

ANALISIS DAMPAK RENCANA REGULASI LOAN TO VALUE (LTV) PADA KREDIT KOMSUMSI INDONESIA

JEANNE ANANTI SUTANTO
Universitas Katolik Widya Mandala Surabaya

ABSTRAK

Rencana Bank Indonesia (BI) untuk mempersiapkan aturan dari Loan to Value Ratio (LTVR) lebih sistematis dalam rangka untuk mencegah bubble economy. Beberapa perubahan sedang direncanakan seperti rencana untuk menaikkan uang muka (down payment/DP) sehingga DP lebih besar.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak LTVR pada kredit konsumen, baik keuntungan dan kerugian dari pertumbuhan ekonomi di Indonesia dengan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dan pengumpulan data menggunakan studi dokumen dengan teknik analisis data melalui tahap pengumpulan informasi, reduksi, presentasi dan kesimpulan gambar.

Hasil dari penelitian ini menyimpulkan bahwa skema regulasi LTV pengetatan oleh bank sentral akan memiliki dampak yang signifikan dalam pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Dampak menguntungkan adalah meningkatnya kualitas kredit dan transisi diharapkan untuk kredit produktif sehingga dapat menumbuhkan perekonomian. Dampak negatif terutama dalam industri otomotif adalah penurunan ditakuti dalam penjualan mobil yang menurunkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Kata Kunci: peraturan BI, dampak dari pinjaman peraturan untuk nilai rasio (LTVR).

ABSTRACT

BI plans to prepare the rules of loan to value ratio (LTVR) more systematically in order to prevent the bubble economy. Some changes are being planned such as plans to raise the down payment (down payment / DP) so that the DP is greater.

This study aims to analyze the impact of regulatory loan to value ratio (LTVR) on consumer credit, both the advantages and disadvantages of economic growth in Indonesia.

This study used descriptive qualitative research methods. The data collection used a documentary study with data analysis techniques through the stages of information collection, reduction, presentation and drawing conclusions.

The results of this study concluded that the regulatory scheme LTV tightening by the central bank will have a significant impact in economic growth in Indonesia. Beneficial impact is the rising of credit quality and the expected transition to productive credit so as to grow the economy. Adverse impact especially in the automotive industry is the feared decline in auto sales which lower economic growth in Indonesia.

Keyword: BI's regulations, impact of regulatory loan to value ratio (LTVR).



1. PENDAHULUAN

Perekonomian Indonesia yang terus mencatatkan pertumbuhan yang positif meningkatkan jumlah masyarakat kelas menengah yang sangat signifikan. Pertumbuhan ekonomi yang berlanjut dan membaiknya harga-harga komoditas ekspor, seperti kelapa sawit mentah, dan batubara, menimbulkan dampak berganda pada masyarakat, termasuk meningkatnya jumlah masyarakat kelas menengah. Masuknya modal asing di pasar dan kebijakan pemerintah secara gradual menaikkan gaji pegawai negeri sipil setiap tahun, juga mendorong tumbuhnya kelas menengah. Kenaikan gaji dan remunerasi juga dialami karyawan swasta, terutama di industri yang mencatat pertumbuhan signifikan, seperti otomotif, penerbangan, perkebunan, dan pertambangan. Di sektor swasta pun setiap tahun terjadi peningkatan upah minimum mengikuti inflasi dan kenaikan upah sundulan.

Lembaga riset dari Inggris, Euromonitor, menyebutkan, pada tahun 2020 pendapatan sekitar 60 persen penduduk Indonesia mencapai Rp 7,5 juta perbulan atau 10.000 dollar AS pertahun. Kenaikan penghasilan ini bisa terlihat dari simpanan masyarakat di perbankan yang terus melonjak. Lembaga Penjamin Simpanan, menyebutkan, simpanan bank umum pada Oktober 2011 mencapai Rp 2.625 triliun, naik Rp 38,18 triliun dibandingkan September 2011. Jumlah rekening juga tumbuh dari 100,324 juta rekening pada September 2011 menjadi 100,681 juta rekening pada Oktober 2011 (Djumena, 2011).

Terjadi peningkatan jumlah warga kelas menengah Indonesia sebanyak 45 juta orang dari posisi tahun 2003. Hatta Rajasa menyatakan, "Ada 8 juta-9 juta warga Indonesia yang naik kelas menengah." Sementara dari 134 juta warga kelas menengah versi Bank Dunia itu, sekitar 14 juta orang masuk rata-rata pengeluaran 6 dollar AS (Rp 54.000) sampai 20 dollar AS perhari. Bank Dunia menyatakan 56,5% dari 237 juta populasi Indonesia masuk kategori kelas menengah. Kategori kelas menengah versi Bank Dunia adalah mereka yang membelanjakan uangnya 2 dollar AS (sekitar Rp 18.000) sampai 20 dollar AS (sekitar Rp 180.000) perhari. Artinya, saat ini ada sekitar 134 juta warga kelas menengah di Indonesia. Masih menurut Bank Dunia, nilai uang yang dibelanjakan para warga kelas menengah Indonesia juga fantastis. Belanja pakaian dan alas kaki tahun 2010 mencapai Rp 113,4 triliun, belanja barang rumah tangga dan jasa Rp 194,4 triliun, belanja di luar negeri Rp 59 triliun, serta biaya transportasi Rp 238,6 triliun. Survei Nielsen secara

online mencatat, ada sekitar 29 juta warga kelas menengah premium di Indonesia. Mereka tumbuh seiring dengan pendapatan per kapita sekitar 3.000 dollar AS (sekitar Rp 27 juta) pertahun. Masyarakat kelas menengah ini punya gaya tersendiri dalam membeli suatu produk (Djumena, 2011).

Pertumbuhan masyarakat kelas menengah tersebut menaikkan pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan konsumsi baik untuk peralatan telekomunikasi, jasa penerbangan dan otomotif termasuk kredit konsumsi. Masyarakat kelas menengah akan mengalami perubahan budaya karena pergaulan dan tingkat status ekonomi yang baru. Perubahan budaya yaitu termasuk dalam kebiasaan berbelanja, membuat *spending cost* masyarakat kelas menengah berbeda ketika mereka masih berada pada taraf hidup yang lebih rendah. Membeli barang-barang bermerek, berbelanja di pusat perbelanjaan, makan mewah di restoran, mengoleksi *gadget* terbaru, dan sebagainya. Hal ini berpengaruh terhadap kebiasaan melakukan pembayaran, yaitu penggunaan media pembayaran kartu kredit semakin besar dengan menawarkan segala kemudahan dan pemberian diskon promosi. Kredit konsumsi juga semakin meningkat karena adanya kredit kendaraan bermotor, KPR, kredit multiguna, dan sebagainya.

Berdasarkan data Bapepam-LK, hingga September 2011, penyaluran pembiayaan *multifinance* mencapai Rp 225,13 triliun, tumbuh 26,67% dibandingkan September 2010 sebesar Rp 177,73 triliun. Pembiayaan konsumen tumbuh 29,73% menjadi Rp 159,63 triliun. Dari jumlah tersebut, 97,18% tergolong kredit lancar, 0,88% diragukan dan 1,31% macet. Data BI menunjukkan, hingga hingga Oktober 2011, *outstanding* kredit otomotif mencapai Rp 103,5 triliun atau tumbuh 31,4%. Komposisinya, kredit roda empat 62%, roda dua 37% dan sisanya lain-lain. Hingga Oktober, kredit roda empat tumbuh 56,3% dan roda dua 11,7% (Franedya, 2011).

Presiden Direktur PT. Astra International Tbk, Prijono Sugiarto mengakui terjadi peningkatan penjualan otomotif, baik kendaraan roda empat maupun sepeda motor. Kendaraan roda empat tahun 2011, mencapai 880.000 unit, meningkat dari 764.710 unit tahun 2010. Penjualan sepeda motor 2011 mencapai 8,1 juta unit, meningkat dari 7,372 juta unit tahun 2010. Angka penjualan ini optimistis akan meningkat pada tahun mendatang jika momentum pertumbuhan terus terjaga (Djumena, 2011).

Di tengah gencarnya kredit konsumsi tersebut, muncul kekawatiran terjadinya *bubble* di

perekonomian. Gubernur BI, Darmin Nasution menyatakan, saat ini ada beberapa sektor yang pertumbuhan kreditnya cukup cepat, meskipun belum *bubble*, bank sentral merasa perlu melakukan pengaturan. Regulasinya, *loan to value ratio*, itu adalah makro prudensial. Upaya menekan suku bunga kredit akan dilengkapi kebijakan makro prudensial, hal ini memitigasi risiko di sektor konsumtif yang berpotensi mengalami penggelembungan aset. Kepala Biro Humas BI, Difi Ahmad Johansyah menyatakan aturan *LTV* akan meluncur bila ada gejala potensi *bubble*, indikasinya terlihat dari peningkatan *non-performing loan (NPL)* mendekati level 5%. Bila melihat kondisi saat ini, *NPL multifinance* relatif aman. Tetapi, *multifinance* tidak memiliki mitigasi risiko yang baik, karena alternatif penyaluran pembiayaannya terbatas dan cenderung terkonsentrasi pada satu sektor. Bahaya *multifinance* adalah *consentration risk*. Belajar dari krisis 2008, bank menyalurkan kredit ke komoditas, ketika harga komoditas turun banyak, bank menghadapi masalah (Franedya, 2011).

Deputi Gubernur BI Hartadi A. Sarwano menyebutkan bahwa dalam *fase recovery* biasanya dua sektor yang cepat sekali pertumbuhannya bisa berpotensi *bubble*, antara lain otomotif dan properti. Menurutinya, saat ini yang sudah terlihat jelas potensi *bubble* ekonomi adalah sektor otomotif, sementara untuk sektor properti masih perlu dilihat lebih lanjut, apakah ada kenaikan harga. Sebelum pecahnya *bubble* di sektor otomotif, yang sudah terlihat dengan membanjirnya produk otomotif di jalan akibat kemudahan dalam proses pembelian, yang salah satunya melalui pembiayaan bank, Bank Indonesia siap menerapkan kebijakan *loan to value ratio* (www.infobanknews.com, 2011).

BI merencanakan untuk mempersiapkan aturan *loan to value ratio (LTVR)* secara lebih sistematis demi mencegah *bubble economy* tersebut. Beberapa perubahan tengah disiapkan seperti merencanakan untuk menaikkan uang muka (*down payment/ DP*) sehingga *DP* menjadi lebih besar. Saat ini, paling tidak secara rata-rata dalam pengucuran kredit di kedua sektor tersebut, menggunakan komposisi kredit bank 90% dan 10% uang konsumen. BI merangkul Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (Bapepam-LK) untuk menyeragamkan *LTV* antara bank dan non-bank. Di non-bank, *down payment (DP)* paling mudah. Kami ingin agar *LTV* dan *DP* diperketat agar aturannya kurang lebih sama dengan bank. Dengan aturan main ini, bila nasabah tidak dapat kredit dari bank, dia tidak akan mencari ke non-bank (Franedya, 2011).

Bank Indonesia akan mengambil kebijakan untuk menggeser kredit dari sektor tertentu yang berpotensi *bubble* ke sektor lain yang membutuhkan, misalnya sektor kredit produktif. Langkah bank sentral untuk menggeser kredit konsumtif ke kredit produktif akan dilakukan dengan menurunkan *down payment* kredit produktif. Menurut Hartadi (Deputi Gubernur BI), sebelum terjadi *bubble* di sektor otomotif, kami segera menerapkan kebijakan *macroprudential* ini, sebagai langkah pencegahan (Riyanto dkk., 2011).

Wimboh Santoso, Direktur Direktorat Penelitian dan Pengaturan Perbankan Bank Indonesia, sebelumnya mengungkapkan, untuk mengatur porsi *loan to value*, bank sentral juga harus bertemu dengan Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan (Bapepam-LK). Hal ini harus dilakukan agar, bila kredit otomotif pada perbankan diatur, penyaluran kredit tidak berpindah ke perusahaan *multifinance*. Pada perbankan, sebagian besar porsi *down payment* saat ini sudah sekitar 30%, dan masih akan membuat pemetaan. Muliaman (Fauzie dkk., 2011) mengungkapkan, BI akan menyoroti porsi kredit otomotif di perbankan secara individual. Posisi aman kredit tidak harus ditunjukkan oleh angka saja, alokasi kredit juga menjadi penting karena kalau lebih banyak ke kredit konsumtif lebih berbahaya.

Rencana Bank Indonesia menurunkan rasio kredit terhadap nilai barang yang diberikan kredit atau *loan to value* dengan menaikkan *down payment* kredit properti dan otomotif diprediksi akan mengurangi target penyaluran kredit di segmen tersebut. Kebijakan ini menimbulkan pergeseran segmen kredit perbankan karena permintaan debitur untuk kedua jenis kredit tersebut menurun. Rencana Bank Indonesia menurunkan rasio kredit terhadap nilai barang yang diberi kredit (*loan to value*) dengan menaikkan uang muka kredit otomotif diperkirakan akan menahan pertumbuhan industri pembiayaan.

Permasalahan penelitian ini dirumuskan sebagai berikut: apakah dampak rencana regulasi Bank Indonesia terhadap kredit konsumsi dengan memperketat *loan to value ratio (LTVR)* pada kredit konsumsi akan merugikan atau menguntungkan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak regulasi *loan to value ratio (LTVR)* pada kredit konsumsi oleh Bank Indonesia, baik keuntungan dan kerugiannya terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia.



2. KERANGKATEORITIS

Bubble economy

Bubble economy (ekonomi balon) adalah sebuah ekonomi yang besar dalam perhitungan kuantitas moneter, namun tak diimbangi oleh sektor riil, bahkan sektor riil tersebut amat jauh ketinggalan perkembangannya. Disebut *bubble economy* karena secara lahir tampak besar, tetapi ternyata tidak berisi apa-apa kecuali udara. Ketika ditusuk, ternyata ia kosong (Agustianto, 2010).

Dalam keuangan, fenomena gelembung atau *bubble* merujuk kepada sebuah kondisi yang di dalamnya terdapat terlalu banyak uang untuk mengejar aset, produksi aset yang lebih besar dan mentalitas pengikut. Dalam *business plan* usaha rintisan, *bubble* berarti terlalu banyaknya jumlah entrepreneur dan terlalu banyak investor yang mengejar tren terkini seperti mesin pencari Google, jejaring sosial Facebook atau situs perdagangan digital Amazon. Dalam semua kasus ini, kebangkrutan tidak bisa dihindari dan semua orang kalah (ciputraentrepreneurship.com, 2011).

Menurut Wikipedia.com, definisi dari gelembung ekonomi (*bubble economy*), gelembung spekulatif, atau gelembung keuangan adalah perdagangan dalam volume besar dengan harga yang sangat berbeda dengan nilai intrinsiknya. Dengan kata lain, memperdagangkan produk atau aset dengan harga yang lebih tinggi daripada nilai fundamentalnya (id.wikipedia.org, 2011).

Kredit Konsumsi

Kredit Konsumsi adalah kredit yang digunakan untuk membeli sesuatu yang sifatnya konsumtif, seperti membeli rumah atau kendaraan pribadi. Dua kredit konsumsi yang biasanya cukup laris adalah Kredit Pemilikan Rumah (KPR) dan Kredit Kendaraan. Tentunya, karena uang itu oleh nasabah akan digunakan untuk tujuan konsumtif, maka risiko bagi bank bahwa nasabahnya tidak mampu membayar pinjamannya akan menjadi lebih besar sehingga pada umumnya suku bunga yang dibebankan kepada nasabah untuk Kredit Konsumsi akan lebih besar ketimbang bunga kredit untuk tujuan usaha (Senduk, 2000).

Finlay (2009) mendefinisikan kredit konsumsi sebagai uang, barang, atau jasa yang disediakan untuk individu sebagai pengganti pembayaran. Kredit dapat dilihat dari sifatnya yang produktif dan konsumtif. Kredit dikatakan sebagai kredit yang produktif ketika uang yang dipinjam diinvestasikan sedemikian rupa,

sehingga memberikan *potensial return*, meskipun investasi yang dilakukan mengalami kerugian dan investor mengalami reduksi *asset* karena *failure of investment*. Sedangkan disebut kredit konsumsi karena uang yang dipinjam digunakan untuk keperluan pribadi atau gratifikasi (Rahmi, 2011).

Definisi yang diberikan oleh situs Bank Ekonomi, yang dimaksud dengan kredit konsumsi ialah pemberian fasilitas kredit dari pihak bank ke debitur yang digunakan untuk pembelian barang berupa rumah atau kendaraan yang digunakan secara langsung oleh debitur (www.bankekonomi.co.id, 2010).

Loan To Value Ratio (LTVR)

Pada situs *Financial Dictionary*, *LTV* dijabarkan sebagai berikut: "A Loan to Value or *LTV* in its shortened form is a ratio used by lenders to partially determine the risk factor of a mortgage. $LTV = \text{Mortgage Amount} / \text{Appraised Value of the Property}$."

Dalam Wikipedia.com tertulis bahwa, "the loan-to-value (*LTV*) ratio expresses the amount of a first mortgage lien as a percentage of the total appraised value of real property."

Dalam Pedoman Penyusunan *Standard Operating Procedure* Administrasi Kredit Pemilikan Rumah Dalam Rangka Sekuritisasi yang dikeluarkan BI (2010), disebutkan bahwa *Loan to Value Ratio (LTVR)* adalah angka rasio antara jumlah pinjaman yang dapat diberikan oleh bank terhadap nilai agunan.

Perhitungan rasio *LTV* dalam Surat Edaran BI No. 13/6/DPNP tanggal 18 Februari 2011 tentang Pedoman Perhitungan Aset Tertimbang Menurut Risiko untuk Risiko Kredit dengan Menggunakan Pendekatan Standar, dilakukan sebagai berikut:

1. Nilai kredit ditetapkan berdasarkan nilai tercatat kredit di neraca Bank pemberi kredit.
2. Nilai agunan ditetapkan berdasarkan nilai yang lebih rendah antara (i) nilai pengikatan agunan; dengan (ii) nilai pasar agunan yang dinilai ulang secara berkala paling lama 30 (tiga puluh) bulan sekali. Dalam hal penilaian kembali nilai pasar agunan dilakukan lebih dari 30 (tiga puluh) bulan terakhir maka agunan ditetapkan tidak memiliki nilai.

Contoh perhitungan rasio *LTV*:

Amir mengajukan permohonan kredit mobil dengan nilai barang Rp. 150.000.000,-. Amir memberikan

DP sebesar Rp. 30.000.000,-. Rasio *LTV* adalah:

$$\frac{(\text{Rp. } 150.000.000 - \text{Rp. } 30.000.000)}{\text{Rp. } 150.000.000}$$

$$= \frac{\text{Rp. } 120.000.000}{\text{Rp. } 150.000.000} = 0,8 = 80\%$$

Uang Muka/Down Payment (DP)

Uang Muka adalah:

1. Jumlah uang yang dibayarkan oleh pembeli (nasabah) kepada bank dalam rangka pembelian suatu barang.
2. Pembayaran uang kepada pihak lain yang belum memberikan prestasi atau memenuhi kewajiban, misalnya kepada kontraktor pada saat kontrak ditandatangani atau kepada penjual yang belum menyerahkan barangnya, pembayaran sebagian dan harga yang telah disepakati oleh pembeli kepada penjual yang merupakan tanda bahwa

perjanjian jual beli yang diadakan telah mengikat (*advance, down payment*) (Khairillah, 2011).

Wareen dkk. (2005) menyatakan bahwa uang muka merupakan pos yang pertama kali dicatat sebagai aktiva tetapi diharapkan menjadi beban dikemudian hari atau selama operasi normal bisnis di suatu perusahaan.

Agunan

Agunan adalah aset yang harus disediakan debitur dan diserahkan kepada Bank sebagai jaminan atas fasilitas kredit yang dinikmatinya. Dalam hal debitur tidak mempunyai kemampuan dan kesanggupan untuk melunasi utangnya sesuai dengan yang diperjanjikan (*wanprestasi*), maka agunan kredit di gunakan sebagai alternatif terakhir untuk pelunasan kredit yang diberikan (lelang) (Lawyer, 2010).

3. METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian *kualitatif deskriptif*. Menurut Maman (2002), penelitian deskriptif berusaha menggambarkan suatu gejala sosial. Dengan kata lain penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan sifat sesuatu yang tengah berlangsung pada saat studi. Metode kualitatif memberikan informasi yang mutakhir sehingga bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan serta lebih banyak dapat diterapkan pada berbagai masalah (Umar, 1999).

Teknik Pengumpulan Data

Data kualitatif yaitu data yang tidak bisa diukur atau dinilai dengan angka secara langsung (Amirin, 2000). Penelitian kualitatif pada dasarnya merupakan suatu proses penyelidikan, yang mirip dengan pekerjaan detektif (Miles dan Huberman, 1992). Dalam penelitian kualitatif terdapat beberapa teknik dalam mengumpulkan data, seperti yang dikemukakan Sevilla dkk. (1993) sebagai berikut:

1. Pengamatan.
2. Pertanyaan.
3. Angket atau kuesioner (*questionnaire*).
4. Studi dokumenter (*documentary study*).

Studi dokumenter merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen

tertulis, gambar maupun elektronik. Dokumen yang telah diperoleh kemudian dianalisis (diurai), dibandingkan dan dipadukan (sintesis) membentuk satu hasil kajian yang sistematis, padu dan utuh. Studi dokumenter tidak sekedar mengumpulkan dan menuliskan atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen yang dilaporkan dalam penelitian, melainkan hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah artikel-artikel dalam situs-situs berita ekonomi yang terkait dengan bahasan penelitian ini.

Teknik Analisis Data

Untuk menganalisis penelitian ini, maka dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pengumpulan informasi. Dalam penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan informasi melalui media internet untuk mencari berita/artikel/laporan/data terkait masalah penelitian.
2. Reduksi. Langkah ini adalah untuk memilih informasi mana yang sesuai dan tidak sesuai dengan masalah penelitian.
3. Penyajian. Setelah informasi dipilih maka informasi disajikan bisa dalam bentuk uraian penjelasan.
4. Tahap akhir adalah menarik kesimpulan (Miles dan Huberman, 1992).

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pertumbuhan yang sangat cepat pada sektor otomotif dinilai berpotensi menyebabkan *bubble* pada sektor tersebut. BI mewacanakan kebijakan menaikkan rasio pinjaman terhadap agunan sendiri untuk mengendalikan penyaluran kredit konsumsi. Tujuannya agar penyaluran kredit ini tidak berbahaya dan untuk melindungi perbankan juga agar jangan sampai terjadi kredit macet. Apakah perkiraan BI tersebut akan menguntungkan atau justru merugikan pertumbuhan ekonomi melalui kredit konsumsi?

Menguntungkan

Joko Trisanyoto, Direktur Pemasaran PT Toyota Astra Motor, menyatakan meski kontribusi pembelian mobil Toyota secara kredit mencapai 40% - 50% dari total penjualan Toyota, rencana Bank Indonesia untuk mengeluarkan regulasi menaikkan uang muka kredit kendaraan bermotor tidak banyak berpengaruh terhadap penjualan. Apalagi, sekitar 80% konsumen yang membeli secara kredit mengeluarkan uang muka sekitar 20% - 30%. Sisanya, menggunakan mekanisme uang muka 10% - 15% dan di atas 30% (Rachman, 2011).

Menurut Joko, yang lebih penting adalah kepastian kredit itu tidak macet. Kredit otomotif yang perlu dikawatirkan adalah kredit yang uang mukanya di bawah 10 persen atau bahkan sama sekali tak menggunakan uang muka. Lebih lanjut, Joko menyatakan bahwa sejauh ini kredit mobil dari perusahaan pembiayaan yang bekerjasama dengan Toyota tak pernah macet, kalau pun ada, sangat kecil nilainya (Suprpto, 2011).

Stanley Setia Atmadja, Presiden Direktur PT Adira Dinamika Multi Finance Tbk (ADMF), perusahaan pembiayaan anak usaha PT Bank Danamon Indonesia Tbk mengatakan rencana Bank Indonesia (BI) menaikkan *down payment* untuk mencegah *bubble* merupakan hal yang positif. Namun, penentuan uang muka kredit kendaraan ini harus berada dalam batas persentase yang wajar dan *marketable*. "Range uang muka yang wajar dan *marketable* berkisar antara 10% - 20%," kata Stanley. Jika uang muka ditetapkan pada kisaran tersebut, masyarakat akan tetap tertarik membeli kendaraan bermotor sehingga tidak terlalu berpengaruh banyak pada industri pembiayaan, khususnya bisnis Adira Finance (Fauzie dkk., 2011).

Ekonom Aviliani menyatakan, pertumbuhan kelas menengah di Indonesia yang berimbas pada peningkatan kredit konsumsi, terutama *multifinance*, harus mendapat perhatian, karena prinsip kehati-hatiannya

tidak seketat perbankan. Kalau gagal bayar, biasanya mereka langsung menarik kendaraan, tetapi ini akan dilakukan sampai kapan? (Friede, 2011).

Salah satu bankir yang setuju akan rencana kebijakan Bank Indonesia (BI) untuk menaikkan uang muka kredit otomotif adalah Presiden Direktur PT Bank Central Asia Tbk (BCA) Jahja Setiaatmadja. "Untuk mencegah risiko kredit konsumtif seperti pembelian mobil saya setuju *DP (Down Payment)* diatur," ujarnya. Menurut Jahja, dengan uang muka yang cukup besar maka harga kendaraan yang menjadi jaminan masih lebih bernilai dibandingkan dengan sisa kredit dari debitur. Jika ada koreksi harga maka nilai mobil bekas (*second hand*) masih bisa lebih dari saldo kreditnya. Kredit kendaraan bermotor merupakan salah satu bisnis bank terbesar ketiga dari sisi aset ini. Selain itu, BCA juga menyalurkan kredit otomotif lewat anak usaha, PT BCA Finance. Roni Haslim, Presiden Direktur PT BCA Finance, perusahaan pembiayaan anak usaha PT Bank Central Asia Tbk, menyatakan penetapan kisaran kenaikan uang muka pemberian kredit kendaraan bermotor harus tetap melindungi pertumbuhan industri pembiayaan. Bisnis BCA Finance belum terpengaruh selama kisaran uang muka yang akan ditetapkan Bank Indonesia maksimal 20% karena sama dengan yang ditetapkan perusahaan. "Akan ada dampaknya kalau kisaran uang mukanya lebih dari 20%. Kami masih menunggu kepastian rencana tersebut," kata Roni (Fauzie dkk., 2011).

Stephen Liestyo, Direktur Konsumer PT Bank Internasional Indonesia Tbk (BII), menyambut baik rencana Bank Indonesia membuat batas minimal atau menaikkan uang muka untuk kredit konsumsi. Aturan tersebut jika dilihat secara industri bisa mencegah *bubble* dan memperkecil risiko yang dihadapi perbankan. Perbankan biasanya tidak memberikan uang muka yang rendah bagi debitur-debitur baru karena bank belum mengetahui rekam jejak dari debitur tersebut. Uang muka yang rendah hanya diberikan kepada nasabah lama atau nasabah yang sudah dipercaya (Riyanto dkk., 2011).

Alexander, Presiden Direktur PT BII Finance Tbk, perusahaan pembiayaan anak usaha PT Bank Internasional Indonesia Tbk, mengatakan apabila cara mengatasi kemungkinan *bubble* dengan menaikkan uang muka, maka mereka tidak bermasalah dengan rencana bank sentral tersebut. "Di perusahaan kami sendiri, uang muka yang ditetapkan sudah cukup tinggi sehingga rencana

Bank Indonesia tidak akan berdampak banyak pada bisnis kami,” kata Alexander (Fauzie dkk., 2011).

Pengurus pusat Perbanas Iqbal Latanro, rencana kebijakan ini merupakan bentuk prinsip kehati-hatian BI dalam menghadapi potensi *bubble* kredit otomotif. “BI berencana membuat aturan kredit seperti itu untuk meminimalisasi risiko. Agar ada perlindungan maksimal pada perbankan,” terangnya. Menurut Dirut BTN itu, kecilnya uang muka kredit otomotif membuat risiko yang ditanggung bank sangat besar. Karena itu perlu diatur sedemikian rupa. “Kalau *down payment* (DP) kredit kecil, semua risiko ditanggung perbankan. Kalau tidak diatur, perbankan yang akan menanggung semua risikonya,” ujarnya (Salim dkk., 2011).

Dekan FEUI Prof. Firmanzah Ph.D menegaskan, kisruh soal pembatasan kredit sejatinya bukan masalah *bubble* yang mengancam sektor otomotif, melainkan relokasi antara kredit konsumsi dan investasi yang selama ini tidak berimbang. “Pertumbuhan kredit konsumsi semakin besar, sedangkan sektor investasi naik tapi lambat. *Bubble* sendiri tidak terkait aset fisik,” ujarnya kepada *Neraca*, Senin (1/8/2011). Firmanzah mencontohkan, derivatif atau penjualan surat utang secara turun-temurun tidak ditemukan di sektor otomotif dan properti seperti yang dikhawatirkan BI (Salim dkk., 2011).

Ekonom LIPI Dr. Latief Adam menilai, paling tidak ada dua alasan di balik rencana kebijakan pembatasan kredit ini yang meminjam argumentasi *bubble* kredit. Pertama adalah *grand design* BI yang ingin mengalihkan penyaluran kredit ke sektor yang mengakibatkan *multiplier effect* seperti industri pengolahan dan sektor pertanian. Kedua, untuk mengontrol dan mengoreksi pertumbuhan sektor konsumsi otomotif yang selama ini dianggap tidak efektif dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Keuntungannya adalah kalau ada *bubble* di sektor otomotif, masanya (rentang waktu) tak sepanjang sektor properti. Kredit otomotif rata-rata hanya tiga tahun, tidak seperti di sektor properti yang belasan atau puluhan tahun. Namun Latief mengakui rencana penerapan pembatasan kredit untuk sektor otomotif dinilai sebagai langkah yang cukup tepat. Alasannya untuk menggeser kredit perbankan ke sektor yang produktif. “Pengalihan konsumsi dari sektor otomotif ke produktif sudah tepat. Sejauh ini kucuran kredit perbankan tidak optimal ke sektor produktif. Sementara ke sektor otomotif sangat kencang,” ujar Latief (Salim dkk., 2011).

Merugikan

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia menilai rencana Bank Indonesia menurunkan rasio kredit terhadap nilai barang yang diberi kredit (*loan to value*) kontraproduktif dengan proyeksi pertumbuhan industri otomotif nasional. Jongkie D. Sugiarto, Wakil Ketua Gabungan Industri Kendaraan Bermotor, menyatakan bahwa rencana untuk menerapkan regulasi menaikkan uang muka (*down payment*) kredit kendaraan bermotor akan berdampak pada penjualan mobil di masa datang (Rachman, 2011).

Ketua Umum Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) Gunadi Sindhuwinata, menyebutkan industri otomotif nasional menyumbang 26% terhadap total penerimaan negara (Pendapatan Domestik Bruto/PDB) yang sampai semester lalu mencapai US\$ 3.500. “Kalau dihambat seperti ini bisa turun hingga 15%, hal ini akan mempengaruhi penjualan motor di Indonesia” imbuhnya. Gunadi menyebutkan hampir semua lini penjualan akan terkena dampaknya. Apalagi saat ini masyarakat Indonesia lebih banyak yang membeli motor secara kredit, sehingga target penjualan 8,3-8,4 juta unit motor tahun ini bisa terkoreksi akibat wacana ini (Mahaputra, 2011).

Gunadi Sindhuwinata, yang juga merupakan Komisaris PT Indomobil Sukses International Tbk, menyatakan hal yang terkait dengan konsumen seperti penentuan tingkat besaran uang muka bukan menjadi tugas perbankan tapi institusi pembiayaan. Uang muka dinilainya merupakan masalah bisnis dan risiko. Selama risiko bisa dikendalikan, maka seharusnya hal itu tidak menjadi masalah besar bagi BI selaku otoritas moneter. Oleh karena itu, perlu ada pembagian tugas yang jelas antara institusi pembiayaan dan perbankan. Uang muka yang ringan, jelas Gunadi, justru bisa mendorong perkembangan industri otomotif, karena dapat mendorong penjualan. Yang perlu diperhatikan justru pada saat penilaian soal kemampuan dan status calon konsumen untuk mencegah terjadinya kredit macet. Lima persen atau berapa pun besaran *DP* tidak ada masalah, selama itu masih terukur dan tidak merusak struktur pembiayaan. Namun, apabila *DP* ditingkatkan, BI harus memberikan alasan yang rasional (Bisnis.com., 2011).

Ketua Umum Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia (APPI) Wiwie Kurnia mengungkapkan, pihaknya sangat menyayangkan jika rencana ini benar-

benar dilakukan oleh BI. Jika terjadi pengereman mendadak seperti itu dari Bank Indonesia, pastinya bukan saja perusahaan pembiayaannya yang gulung tikar. Dari industri otomotif seperti *dealer* banyak yang terkena imbasnya. *DP* yang ideal untuk industri otomotif sendiri besarnya minimum 10% dan paling tinggi 20%. BI yang mencanangkan *DP* minimum 30%, kondisi tersebut sangat berbahaya untuk kemajuan industri otomotif. Wiwie menyatakan, “Jika hal ini diberlakukan sangat bahaya, yang tadinya industri otomotif bisa tumbuh, ke depan bisa terbalik menjadi spiral ke bawah” (Infobanknews.com., 2011).

Henry Koenafi, Direktur *Consumer Banking* PT Bank Central Asia Tbk (BBCA), mengungkapkan penerapan kebijakan tersebut diperkirakan akan menurunkan porsi penyaluran kredit ke sektor otomotif sekitar 10%. Calon debitur yang semula hanya membutuhkan waktu setahun untuk mengumpulkan uang muka (*down payment*) 10% akan memerlukan waktu dua tahun jika *down payment* dinaikkan menjadi 20%. Menurutny, *loan to value* sektor otomotif saat ini berkisar 70% - 90%. Kebijakan bank sentral akan meningkatkan kualitas kredit di sektor ini namun penjualan kendaraan bermotor akan menurun. Kredit kendaraan bermotor adalah lokomotif terhadap penjualan mobil dan motor secara keseluruhan, jika porsi *down payment* dinaikkan tentu penjualan kendaraan akan melambat (Riyanto dkk., 2011).

Wakil Presiden Direktur PT Hyundai Mobil Indonesia (HMI) Mukiat Sutikno menyebutkan, dua perseroan otomotif Jepang seperti Daihatsu dan Toyota yang akan berinvestasi di Indonesia tahun depan bisa terancam batal/gagal dengan wacana ini. Belum lagi berapa pekerja yang terancam PHK jika perseroan harus merugi dengan wacana kebijakan ini (Mahaputra, 2011).

Diah Sulianto, Kepala Divisi *Consumer Banking* PT BNI Tbk, menilai penerapan kebijakan ini akan mengganggu kemampuan masyarakat kelas menengah dan bawah untuk mengajukan kredit. Bisnis kredit perumahan untuk kelas menengah ke bawah atau tipe rumah kecil akan berkurang karena beban uang muka debitur bertambah. Penyaluran kredit properti dan otomotif BNI menetapkan rata-rata *down payment* sekitar 20%, namun ada beberapa program promosi yang menetapkan uang muka 10%. Diah optimistis penyaluran kredit BNI ke sektor kredit perumahan dan otomotif tidak akan terganggu secara signifikan oleh kebijakan bank sentral ini. BNI hanya menyediakan kredit dalam jumlah sedikit untuk program *down payment* 10%, secara umum

dampaknya terhadap kredit BNI tidak besar (Riyanto dkk., 2011).

Harjanto Tjitohardjojo, Direktur PT Mandiri Tunas Finance, perusahaan pembiayaan anak usaha PT Bank Mandiri Tbk, menyatakan bahwa kebijakan ini tidak hanya akan berdampak pada perusahaan pembiayaan, tetapi juga industri otomotif nasional. Selama ini sebesar 70% pembelian mobil dan 90% pembelian motor dilakukan melalui perusahaan pembiayaan. Dampak aturan ini tergantung pada besaran uang muka yang ditetapkan bank sentral. Dalam perusahaan pembiayaan juga ditetapkan variasi penetapan uang muka, yakni antara 5% hingga 30%. Hartanto berharap Bank Indonesia hanya akan mengatur minimal uang muka pada angka 10% supaya tidak berdampak pada bisnis pembiayaan. Batas maksimal tidak perlu diatur karena orang yang mempunyai uang lebih mungkin bisa memberikan uang muka sampai 50% (Fauzie dkk., 2011).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keuntungan regulasi *LTV* pada kredit konsumsi ini adalah:

1. Mengurangi risiko kredit macet yang ditanggung perbankan maupun perusahaan *multifinance* dan memberikan perlindungan maksimal pada perbankan.
2. Meningkatkan prinsip kehati-hatian pada perusahaan *multifinance* yang sekarang ini sangat kurang.
3. Memberikan nilai lebih dari saldo kredit sehingga menaikkan nilai mobil bekas (*second hand*).
4. Mengalihkan penyaluran kredit konsumsi ke sektor kredit produktif.
5. Mengontrol dan mengoreksi pertumbuhan sektor konsumsi otomotif yang dianggap tidak efektif dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Sedangkan kerugian yang dianggap akan terjadi karena adanya regulasi pengetatan *LTV* pada kredit konsumsi ini adalah terjadi penurunan penjualan otomotif yang cukup signifikan karena kemampuan masyarakat dalam pemenuhan *DP* kredit tidak cukup tinggi. Penurunan penjualan dikawatirkan akan menyebabkan:

1. Gulung tikarnya perusahaan *multifinance* yang selama ini tergantung pada penjualan kredit otomotif.
2. Terhentinya rencana investasi perusahaan otomotif Jepang seperti Daihatsu dan Toyota.

3. Tingginya PHK karena perusahaan otomotif yang merugi.
4. Penurunan total penerimaan negara (PDB) menjadi 15% karena industri otomotif nasional menyumbang 26% pada semester I tahun 2011.



5. PENUTUP

Hasil penelitian studi kepustakaan (kualitatif) ini menyimpulkan bahwa rencana regulasi pengetatan *LTV* oleh BI akan mempunyai dampak yang cukup signifikan dalam pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Dampak yang menguntungkan adalah kualitas kredit konsumsi yang semakin meningkat serta diharapkan

terjadi peralihan ke kredit produktif sehingga mampu menumbuhkan perekonomian. Tetapi terjadi kekhawatiran pula bahwa regulasi pengetatan *LTV* ini juga akan menimbulkan kerugian terutama di sektor industri otomotif yaitu penurunan penjualan otomotif yang dikhawatirkan menurunkan pertumbuhan ekonomi Indonesia.



DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Agustianto, 2010. *Bubble Economy Dan Fenomena Ribawi (Telaah terhadap Akar Krisis Keuangan Global)*, <http://ekisopini.blogspot.com>.
- Amirin, T. M., 2000. *Menyusun Rencana Penelitian*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Bank Indonesia, 2010. *Pedoman Penyusunan Standard Operating Procedure Administrasi Kredit Pemilikan Rumah Dalam Rangka Sekuritisasi*, Jakarta: Penerbit Bank Indonesia.
- Bisnis.com., 2011. *Bankir dukung rencana kenaikan uang muka kredit kendaraan*.
- Bisnis.com. 2011. *Perubahan kredit kendaraan bisa picu gejolak di otomotif*.
- Ciputraentrepreneurship.com. 2011. *Menghindari Gelembung Ekonomi*.
- Djumena, E., 2011. *Kelas Menengah Tidak Diantisipasi*. <http://bisniskeuangan.kompas.com>.
- Fauzie, A.W, Indra Haryono, dan Myrna Riyanto, 2011. *Multifinance Akan Terkena Dampak Kenaikan Uang Muka Kredit Otomotif*. <http://www.indonesiainancetoday.com>
- Finlay, Steven, 2009. *Consumer Credit Fundamentals, Second Edition*. New Jersey: McGrawhill Inc.
- Franedy, R., 2011. *Antisipasi bubble, BI siapkan aturan loan to value*, <http://keuangan.kontan.co.id>.
- Gubernur BI, 2011. *Surat Edaran BI No. 13/6/DPNP tanggal 18 Februari 2011 tentang Pedoman Perhitungan Aset Tertimbang Menurut Risiko untuk Risiko Kredit dengan Menggunakan Pendekatan Standar*. Jakarta.
- wikipedia.org.id, 2011. *Gelembung ekonomi*.
- Khairillah, 2011. *Definisi Uang Muka*, <http://tulisanririe.blogspot.com>.
- Lawyer, E., 2010. *Jenis Kredit Konsumsi*, <http://gudangilmuhukum.blogspot.com>.
- Mahaputra, S.A., 2011. *Gaikindo Tolak Kenaikan DP Kendaraan Bermotor*. <http://us.otomotif.vivanews.com>.
- Maman, K.H., 2002. *Menggabungkan Metode Penelitian Kuantitatif dengan Kualitatif, Makalah Pengantar Filsafat Sain*, Program Pasca Sarjana S3, Institut Pertanian Bogor.
- Miles, M. B., dan Huberman, A.M., 1992. *Analisis Data Kualitatif*, Edisi Terjemahan, Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Rachman, V., 2011. *Kebijakan Bank Indonesia Berpotensi Hambat Penjualan Mobil*, <http://www.indonesiainancetoday.com>.

- Rahmi, A. R., 2011. Kredit Konsumsi di Indonesia, <http://mss-feui.com>
- Riyanto, M., Purnomo, D.S., dan Gideon, A., 2011. *Kenaikan Down Payment Akan Turunkan Kredit Properti dan Otomotif*, <http://www.indonesiainancetoday.com>.
- Salim, A., dan Munib, C., 2011. *Tak Ada Alasan Bubble Kredit Otomotif*. <http://www.neraca.co.id>.
- Senduk, S., 2000. Berkenalan Dengan Kredit Bank, <http://perencanakeuangan.com>.
- Sevilla, C. G., 1993. *Pengantar Metode Penelitian*, Edisi Terjemahan, Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Suprpto, H., 2011. *DP Mobil Dibatasi, Ini Komentar Toyota*. <http://us.otomotif.vivanews.com>.
- Umar, H., 1999. *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- www.bankekonomi.co.id, 2010. *Kredit Konsumsi*. <http://www.bankekonomi.co.id>.
- www.infobanknews.com, 2011. *Potensial Bubble di Sektor Otomotif, BI Minta Bank Naikkan DP Kredit Kendaraan*, <http://www.infobanknews.com>.